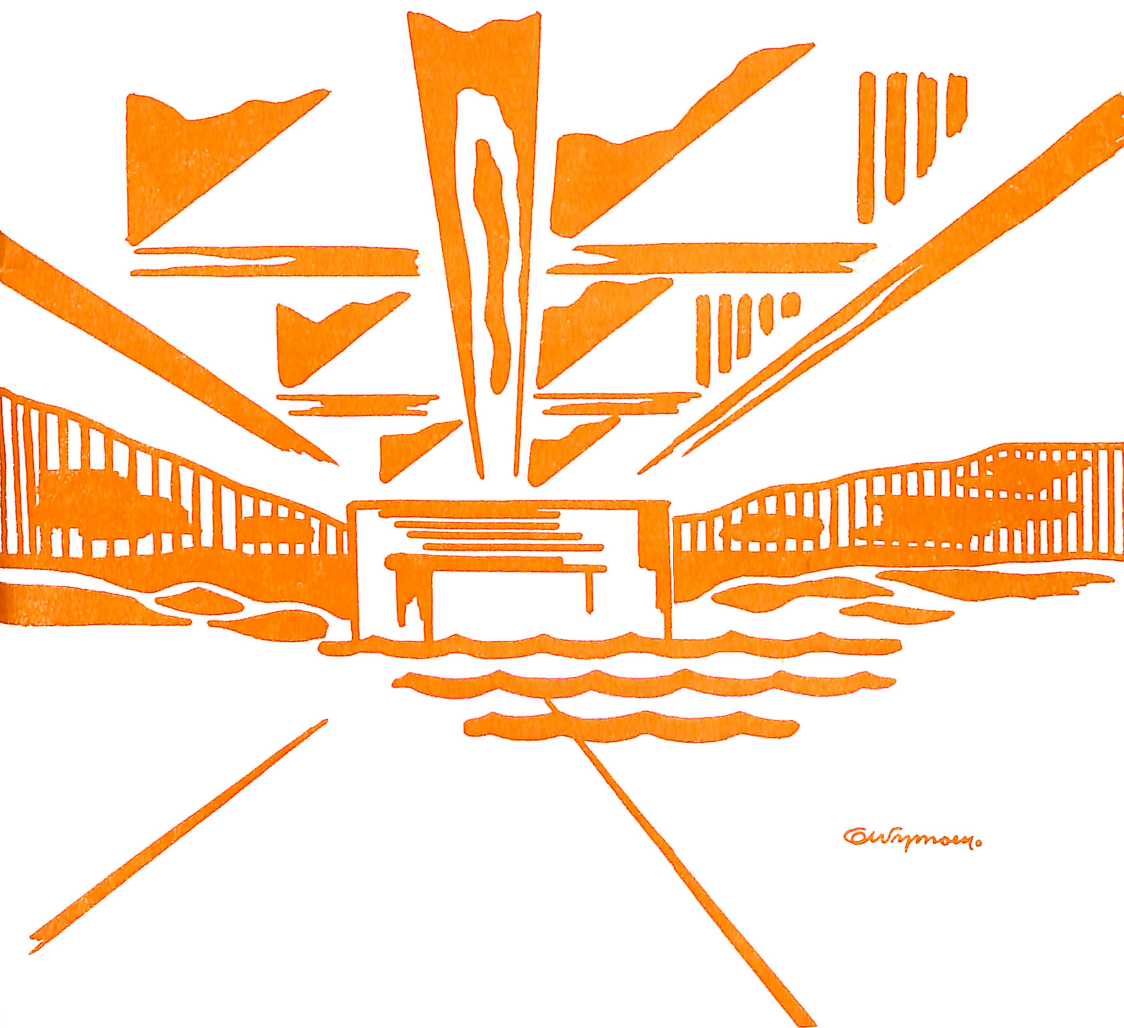


HEDMARK VEGNYTT



Vegvesenet i Hedmark
Nr. 2 Årgang 3
Juli 1973



Wipman

HEDMARK VEGNYTT

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HEDMARK

Nr. 2, juli 1973

3. årgang

Redaktør:

Sekretær Kjell Hegdalstrand

Redaksjonssekretær:

Kontorass. Marit Bekkevold

Redaksjonsutvalg:

Kontorsjef Torgils S. Jensen

Avdelingsingeniør Torstein Sesseng

Forsiden "Brukar over Glomma"
er tegnet av oppsynsmann
Ola M. Nymoen

Utgiver:

Vegkontoret i Hedmark

Opplagstall: 1200

INNHold:

Side 1 Vegtransport og veginves-
teringer i det 20.århundre

" 9 Skotåen røk, foten like hel
Nytt medlem i tusen-
benklubben

" 10 Trysilvegen,
storanlegget i Hedmark

" 14 Sysselsettingsarbeidene

" 15 Hva andre mener om oss

" 18 Ukependlerens fredagskveld

Side 19 Storflommen i Glomma
i 1934

" 22 Ny pelemaskin

" 23 Sandstorm over Hedmark

" 25 På tur med Samarbeids-
utvalget

" 27 Barkfylling ved Sæteråa

" 29 Reisebrev fra Tanzania

" 33 Verneprat

" 35 Trafikkteknisk seksjon

" 36 Elverum bru

" 38 Stortingsvalget -
valgplakater

" 39 Maskinnytt

" 40 Statsgaranterte bolig-
lån til statsansatte

" 41 Nytt fra vedlikeholds-
avdelingen

" 42 Ta det med ro nå
til sommeren

" 43 Sterk innsats i årets
Holmenkollstafett

" 45 Personalialia

" 47 Kryssord

" 48 Vegvesenet var også med

I tillegg til de nevngitte artikkelforfattere takker vi for bidrag
fra: Otto Skovholt, Hans J. Urbye, Jac. E. Gjelten, Magne Smeland,
Rolv G. Rinnan, Ingmar Jordet og Svein O. Leiknes.

Stoff til neste nummer bes sendt hit innen 1. oktober d.å.

VEGTRANSPORT OG VEGINVESTERINGER I DET 20. ÅRHUNDRE

Driftssjef Karl E. Lunaas

BILEN SOM NYTT TRANSPORTMIDDEL



Vegplankomiteen av 1964 valgte 20-årsperioden 1970-90 som perspektiv for sitt arbeid. Hen imot slutten av denne periode vil bilen har tjent som transportmiddel i 100 år. Av ren nysgjerrighet har jeg tittet litt i gamle og nye arkivsaker for å se hvordan vegtrafikken har utviklet seg i dette århundre.

I 1886 bygget Gottfried Daimler et kjøretøy som ble drevet med en lett bensinmotor. Denne hadde han også laget selv. To år senere fremstillet dyrlegen John Dunlop den første pnevmatiske gummiring.

I 1895 kom den første bilen til Norge. Den ble tatt i bruk på Gjøvik. Et par år tidligere hadde firmaet E.C. Gjestvang, Stockholm og Christiania, i rosende ordelag omtalt det nye transportmiddel i sin katalog. Der stod det blant annet "at drivkraften er et destillat av petroleum og at det på vanlige gater brukes brensel for ca. 2 øre/km."

Oslo fikk sin første bil i 1900. Bilens århundre var dermed innledet. Fra en beskjeden begynnelse, med et biltall på 45, 320, 9.100 og 46.478 for årene 1905, 1910, 1920 og 1930, øket bilparken i raskt tempo, når en ser bort fra krigsår og etterkrigstider, se figurene.

Da bilrasjoneringen ble opphevet i 1960, kan en karakterisere utviklingen i vegtransporten som eksplosiv. Dette hadde først og fremst sin årsak i velstandsutviklingen. Det er nær sammenheng mellom stigningen i brutto nasjonalprodukt pr. innbygger og biltettheten.

De første samlede bestemmelser om motorvogner og bruken av disse fikk vi ved lov av 21. juni 1912. Loven var forberedt av samme

komité som ga forslag til lov om vegvesenet av samme dato.

UTBYGGINGEN AV VEGNETTET, VEGPLANER OG INVESTERINGER

Vegnettet ved århundredskiftet var bygget for hestekjøretøyer. Dets geometriske standard og bæredyktighet gjorde det lite egnet til å betjene biltrafikk. Vegnettet var heller ikke sammenhengende.

Allerede omkring år 1900 ble det utarbeidet en "Oversikt over ufullførte og resterende veganlegg".

I sin innstilling om vegbudsjettet for terminen 1919-20 henstilte Stortingets vegkomité til administrasjonen å innhente forslag fra alle fylker om en ny vegplan. Komitéen tilføyte at "tiden for planen bør forkortes og settes til høyst 20 år". Planen ble ferdig i 1926 og forelagt Stortinget i 1929. Av planen ble ca. 1/4 fullført.

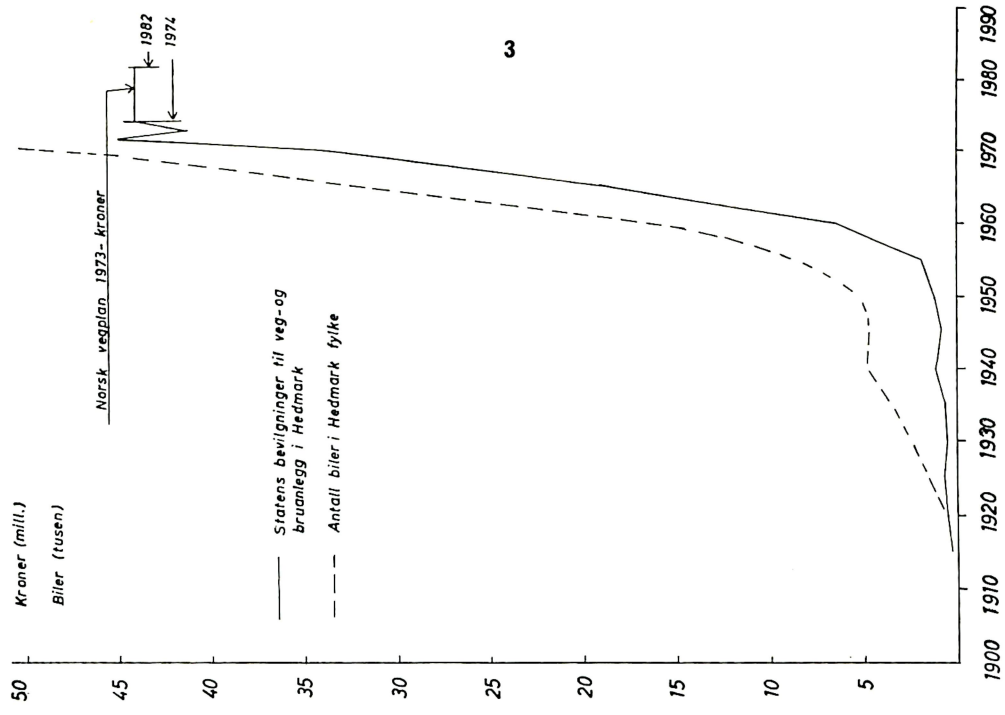
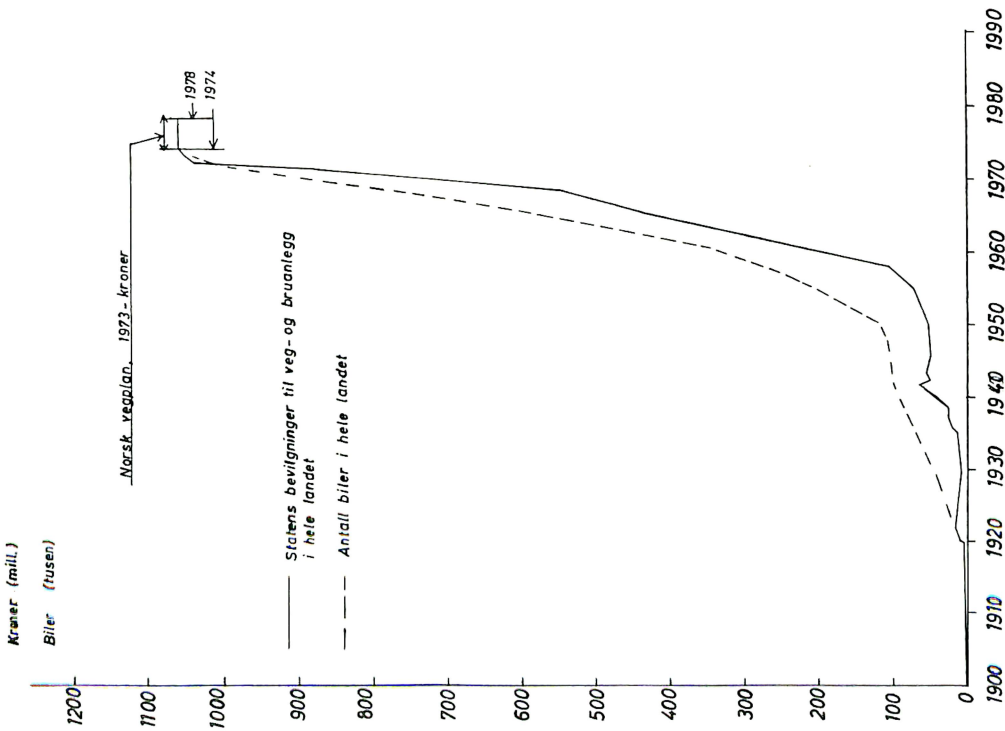
Den neste vegplan forelå i 1947, den såkalte Stamvegplanen. Den omfattet 7.200 km veg, og bare en del av den ble realisert.

I 1960-årene, etter bilrasjoneringens opphevelse, stod en overfor endringer innen samferdselssektoren som måtte få vesentlige konsekvenser for transportavviklingen og for disponeringen av ressurser. Det mest karakteristiske trekk i trafikkbildet er veksten i vegtrafikken. Det var ikke bare bilenes antall som øket sterkt. Motorvognene ble etterhvert også større og tyngre med stor transportkapasitet. Dette stilte store krav til vegnettets kvalitet.

Som en følge av presset på vegsektoren, måtte investeringene økes sterkt, og de måtte nyttes på en slik måte og i en slik rekkefølge at de ble til størst mulig nytte for samfunnet. Bevilgningene måtte også fordeles slik at de kunne gi grunnlag for en effektiv fremdrift av de enkelte anlegg. Behovet for en effektiv planlegging meldte seg med full styrke.

En vegkomité ble utnevnt ved Kgl. res. av 14. juni 1964. Den avga sin innstilling 30. juni 1969.

I St.meld. nr. 14 (1970-71) om Norsk vegplan ble det regnet med følgende investeringsrammer for statens veganlegg, regnet i 1968-priser:



- | | |
|-------------------------------------|--------------------|
| 1. periode (1970-73) på landsbasis: | 3.064 mill. kroner |
| for Hedmark: | 142 " " |
| 2. periode (1974-77) på landsbasis: | 3.878 mill. kroner |
| for Hedmark: | 277 " " |

Det bevilgningsmessige etterslep for første periode på landsbasis og for Hedmark fylke er henholdsvis 183 og 6 mill. kroner, etter at de forutsatte investeringsbeløp er omregnet til 1973-priser.

Ved revisjon av Norsk vegplan i 1972, ble det opprinnelige forslag til investeringer i perioden 1974-77 redusert med 1.000 mill. kroner og 50 mill. kroner, henholdsvis for hele landet og for Hedmark fylke, (fra 227 til 177 mill. kroner for Hedmark).

Som for perioden 1970-73 må en også for perioden 1974-77 regne med et betydelig fysisk etterslep som en følge av at kostnadsoverslagene erfaringsmessig ikke viser seg å holde.

Den reviderte vegplan omfatter et mer summarisk investeringsprogram for 1978-81 på 177 mill. kroner (det samme som for 1974-77).

Ved kronprinsregentens resolusjon av 28. januar 1972 er det nedsett et sentralt vegplanutvalg for byer og tettsteder. Ifølge mandatet skal den vesentligste del av det praktiske arbeid utføres av lokale vegplanutvalg. Dette planleggingsarbeid, Norsk vegplan fase II, omfatter både riks- og fylkesveger foruten kommunale veier.

DAGENS SITUASJON PÅ SAMFERDSELS- OG VEGSEKTOREN

Vegrafikkens andel av det samlede innenlandske persontransportarbeid blir stadig større og utgjør nå ca. 82 pst. Det har vært en relativ tilbakegang for alle andre transportmidler unntatt for fly. Men flytrafikkens andel utgjør fremdeles bare ca. 4,3 pst.

Det er særlig personbiltrafikken som har vært preget av sterk vekst. Passasjertransporten med jernbane har gått tilbake i den siste 10-årsperiode.

Av det samlede godstransportarbeid utfører bilene omtrent 30 pst. I de senere årene har vekstraten vært ca. 7 pst.

Ved utgangen av året 1972 var det ca. 1.020.000 biler i landet. Utviklingen i de tre siste årene viser en noe svakere vekst enn vegplanprognosen. Veksten er størst i utkantstrøk, som forutsatt.

Av et riksvegnett på ca. 24.700 km er ca. 79 pst. tillatt for 8 tonns akseltrykk og knapt 5 pst. for 10 tonn. Det er fast dekke eller oljegrus på ca. 66 pst. av riksvegnettet. Den samlede lengde av landets fylkesvegnett er ca. 30.000 km, og ca. 18 pst. er belagt med fast dekke eller oljegrus.

Lengden av riks- og fylkesvegnettet i Hedmark er henholdsvis 2.009 og 2.856 km. Ved utgangen av 1973 vil hele riksvegnettet i Hedmark være tillatt for 8 tonns akseltrykk, bortsett fra Framnes bru i rv 212 og Eidsfoss bru i rv 210. Det vil være svart dekke på 70 pst. av riksvegnettet. Av fylkesvegnettet er ca. 11 pst. belagt med fast dekke eller oljegrus.

Med hensyn til trafikksikkerheten på vegene ligger Norge relativt gunstig an, sammenlignet med andre land. Ulykkesfrekvensen på riksvegnettet i Hedmark, målt som antall ulykker i forhold til trafikkarbeidet, er blant den laveste i landet.

MÅLSETTING OG PROGRAM

I Regjeringens langtidsprogram for 1974-77 blir det blant annet fremholdt at samferdselssektoren er ressurskrevende (ca. 20 pst. av totale investeringer). Det blir videre pekt på at ressursfordelingen må reguleres mellom samferdselsgrenene innbyrdes og mellom samferdsel og andre aktiviteter i forhold til viktige politiske målsettinger, hvorav nevnes spredt bosettingsmønster, økonomisk vekst og effektivt miljøvern.

Samordningsproblemene i den innenlandske samferdsel er store, og den aktuelle transportsituasjon og perspektivene fremover er derfor tatt opp av et samferdselsplanutvalg, oppnevnt ved Kgl. res. av 28. januar 1972. Det forutsettes at utvalget skal avggi sin innstilling i 1975. Regjeringen venter at denne vil kunne føre til omprioriteringer både mellom samferdsel og andre sektorer og også innenfor samferdselssektoren.

Av enkelte virkemidler som staten kan bruke for å styre utviklingen mot de aksepterte mål, nevnes takstpolitikken, avgiftspolitikken og subsidier. Konsesjonslovgivningen er også ett nyttig styringsredskap.

I sin vegpolitikk vil Regjeringen prioritere mellom følgende programråder:

Nye vegforbindelser (primærutbyggingen), hvorved forstås tiltak som har til formål å gi en viss minstestandard for vegtransporttilbudet i alle deler av vårt land. I denne forbindelse nevnes bygging av veger i vegløse strøk, opprusting til minstestandard med 8 tonns akseltrykk og legging av fast dekke.

Standardheving, som omfatter tiltak for utbygging av et mer trafiksikkert og rasjonelt vegsystem, inkludert et stamvegnett.

Spesielle tiltak for bedring av trafikkmiljøet. Utbyggingen av et høyverdig og differensiert vegnett er en langsiktig oppgave. Det forutsettes derfor på kort sikt satt i verk mindre tiltak for bedring av trafikkmiljøet. I denne forbindelse nevnes særlig tiltak for sikring av fotgjengere og syklistar. Reduksjon av støy og forurensninger langs våre veger er også en viktig oppgave.

Siden det ikke har vist seg mulig å følge opp programmet i Norsk vegplan fullt ut, vil Regjeringen i sitt langtidsprogram legge følgende prioritering til grunn:

Vegplanens bevilgningsforutsetninger søkes oppfylt for Nord-Norge og Vestlandet.

Standardforbedringer i landet for øvrig, hvor dette kan nyttes til bedring av trafiksikkerheten og til løsning av påtrengende nærtrafikkproblemer.

For vedlikeholdet tar Regjeringen sikte på å opprettholde den nåværende standard på riksvegnettet over hele landet.

FREMTIDEN

For tiden er bilen som transportmiddel det store diskusjonstema. Inntil for få år siden var bilens popularitet enorm, og den var statussymbolet fremfor noe annet. Selv om bilen i de siste år er blitt et yndet angrepsobjekt, som en følge av massebilismens ulemper, kan en ikke bortforklare det faktum at bilen i høy grad har bidratt til velstandsutviklingen. Intet transportmiddel har

tilnærmedesvis i en slik grad bidratt til å dekke behovet for yrkesmessig person- og godstransport. Bilen har også gjort det mulig for det brede lag av folket å få oppfylt sine ønsker om samkvem og utferdstrang.

Det er grunn til å anta at bilen er kommet for å bli. Biltettheten vil sikkert også fortsatt øke, noenlunde i takt med prognosene. Men fremtidens bil vil bli langt mer miljøvennlig enn dagens. Teknologiske fremskritt vil sørge for det. I enkelte land har en allerede kommet langt i arbeidet med å produsere "renere", mer støyfrie og trafikksikre biler.

Det er meget som tyder på at det nylig er etablert en viss kontakt mellom Nato-land og Sovjetrussland innen området miljøvern. Det er særlig et prosjekt som omfatter utvikling av en "sikkerhetsbil" som russerne er interessert i. Dette er oppmuntrende.

Som en følge av at bevilgningene i vegsektoren er redusert i forhold til opprinnelige investeringsforslag, kan stemningen til sine tider være noe laber innen vegetaten. 60-årenes optimisme er dempet en god del. Trafikkproblemene synes å hope seg opp i sentrale strøk. Hvor lenge opprustingsperioden kommer til å vare, er noe usikkert. Personlig tror jeg at det om ikke altfor lang tid vil skje en forandring. Selv om det ut fra dagens situasjon synes riktig å spre bevilgningene på en rekke parseller med sikte på en landsomfattende utbedring av vegnettet til en noe vagt definert minstestandard, må en ikke glemme at dette vil skape store vanskeligheter for et rasjonelt arbeidsopplegg. I praksis har dette allerede vist seg å bli tilfelle. Ved utarbeidelse av langtidsplaner og årlige budsjettforslag bør den anleggstekniske siden komme sterkere inn i bildet. Moderne veganleggsdrift krever det.

Til slutt vil jeg som et apropos til Regjeringens målsetting i det fremtidige trafikksikkerhetsarbeid, gjerne nevne at spørsmålet om anlegg av egne sykkelstier langs sterkt trafikerte veger allerede ble tatt opp av vegdirektøren i forbindelse med budsjettproposisjonene for 1937, 1938 og 1939. For budsjettåret 1939-40 foreslo vegdirektøren at det skulle anlegges sykkelstier for 1 mill. kroner. Av dette beløp skulle 700.000 kroner dekkes med en avgift på kr 3,00 pr. kg sykkelgummi. Arbeidsdepartementet fant ikke å kunne slutte seg til dette forslag. Det er et gammelt ordtak som sier: "Bedre sent enn aldri."

For over 30 år siden ble det fra Syklistenes Landsforening gitt uttrykk for at en måtte vente sterk stigning i sykkeltrafikken på tross av motorens og fartens tidsalder. Det het videre at sykkel er "den alminnelige manns og kvinnes lettvinde og billige fremkomstmiddel" og at "skoleungdom, arbeidere og husmødre er avhengig av sykkel".

Sykkelen er i dag blitt et hensiktsmessig fremkomstmiddel og et utmerket trim-middel for alle lag av befolkningen. Men det paradoksale er at de syklistene som ulovlig ferdes på de brede bankettene av den nye motorvegen mellom Stange og Hamar, høyst sannsynlig nyter størst grad av trafikksikkerhet her i distriktet.



B	L	O	M	K	Å	L	S	T	I	K	K	E	R
J	O	N	A	R	E	M	A	R	K	I	D	E	
Ø	M	T	N	I	I	A	K	E	R				
R	A	K	T	E	R	K	N	E	O	S	S		
N	Å	R	R	I	K	T	I	G	A	P	E	N	
E	L	I	N	E	O	R	V	T	A	R	Ø		
R	E	O	R	O	M	A	R	O	A	K	S		
S	T	S	M	S	E	S	K	A	K				
E	E	I	S	R	A	E	L	M	O	T	J		
N	I	O	T	E	N	A	N	E	M	O	N	E	
N	N	Å	D	D	E	E	R	R	I	R			
N	E	S	E	D	A	N	M	A	R	K	S	M	
E	A	R	M	I	N	G	M	O	S	E			
V	E	G	V	O	K	T	E	R	V	O	G	N	E
E	T	T	E	R	N	A	V	E	R	E	N		

Løsning på kryssord

Kryssordpremiene i forrige nummer ble vunnet av Martin Haugseth, vegkontoret, og Per Rasmussen, Nordland vegkontor.

Vi gratulerer!

SKOTÅEN. RÖK, FOTEN LIKE HEL nytt medlem i TUSENBENKLUBBEN



Vern og Velferd har spesielle ordenstegn som deles ut til dem som berger liv og lemmer ved bruk av verneutstyr. Ved vegvesenet i Hedmark har en tidligere to medlemmer i "Tusenbenklubben" og et medlem i "Skilpaddeklubben".

Egil Kristiansen, Strandlykkja, som arbeider i vedlikeholdsdistrikt 4, skulle en dag i vinter strø sand på E-6, som han hentet i en silo med asfaltert gulv. Lastingen foregår med et transportbånd hvor mateapparatet er bevegelig sidelengs og utstyrt med skovler som går ca. 1 cm over gulvet. Under lastingen fikk Kristiansen den ene foten under skovlene, og en av dem hogg gummien av tåen på verneskoen hans.

Hadde Kristiansen ikke brukt vernesko, ville han sannsynligvis ha mistet noen tær. Nå slapp han fra det uten skade. Dette mener vi er et godt eksempel på at vernearbeid lønner seg, og det ble anbefalt medlemskap i TUSENBENKLUBBEN for Egil Kristiansen. Søknaden ble innvilget, og som bevis for sitt medlemskap i KLUBBEN, fikk Egil Kristiansen i junioverrakt sitt diplom fra Vern og Velferd.



Fra venstre Martin Evenrud, Sverre Hagen, Oskar Simensen, Egil Kristiansen, vegmester Thorbjørn Halvorsen og Sigm. Sveen

TRYSILVEGEN storanlegget i Hedmark



Da vegavisens utsendte medarbeider besøkte Trysil-/Engerdal-anlegget den 6. juni, var det liv og røre over alt. Langs hele Engersjøen hørtes bråket fra travle maskiner og skrapende høvelskjær.

Det var ekstra travelt på denne tiden. Parsellen Engerneset - Engerdal grense, som har ligget ferdig med bærelaget siden november i fjor, skulle nå få den siste "finish" før den endelige oljegrus skulle legges på. Med en utlegger i hælene hadde man ingen tid å miste, så fotografen fikk knapt nok knepet et bilde i forbifarten.

Det egentlige arbeid har vært konsentrert om parsellen lenger nord, Engerdal grense - Heggeriset. Her har planeringsarbeidene pågått i løpet av vinteren, mens man nå er i ferd med å legge på bærelag. Planen er å få lagt på et midlertidig dekke for å beskytte bærelaget mot trafikkpåkjenningen og derved spare utgifter til vedlikehold. Til neste sommer regner man med at også denne delen av Trysilvegen vil stå fullt ferdig.

Utviklingen gir imidlertid ikke plass for pusterom. Allerede kommende høst vil man gå i gang med neste etappe, som strekker seg helt frem til Engerdal sentrum.



Sven Pettersen - presisjonskjører, musiker og tillitsmann på anlegget.

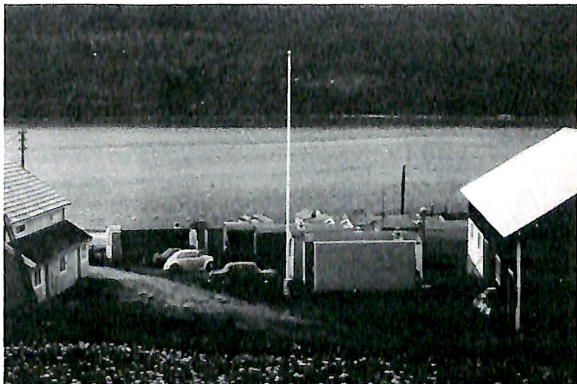
Det skjer noe her oppe, den ene dagen er ikke lik den neste. Kanskje er det dette som skaper de mange blide ansiktene. For folk er det nok av - hele 17 faste arbeidere pluss vegvesenets egne maskinførere. I tillegg kommer kjørerne på endel leiemaskiner, som det ikke er få av på dette anlegget.

Maskiner, ja, det blir for mye å nevne alle. Likevel kommer man ikke utenom Helge Jensen som har fått tildelt en flunkende ny Caterpillar D7 F. Nye er også to norskbygde dumpere med det dugelige navnet, Viking. Disse kan bære 26 tonn på ryggen og har 182 spreke hestekrefter under panseret.

Hjernen bak anlegget er avdelingsingeniør Heggen og oppsynsmann

Næverdalen. Deres avgjørelser bringes videre til formennene, Martinus Kristiansen og Leif K. Larsen, den siste med 40 års erfaring i vegvesenet.

Livet består ikke bare av arbeid, velferd og fritid må også få sin plass. - Midtvegs langs Engersjøen ved Hylleråsen Landhandel ligger brakkeleiren. Der var rent idyllisk på denne tiden, på en irrrgrønn gressbakke med fullt av gule løvetann og snedekte fjell i bakgrunnen.



Leiren ved Hylleråsen

De fleste holder til her, og liker seg godt. Stort sett har hver mann sin egen sovebrakke, men med felles badebrakke og TV-brakke.

I fritiden er radioen og TV'n gode å ha. Kortstokken ligger heller ikke ubrukt, dessuten synes bingofeberen å være like høy her som alle andre steder. Naturen gir også gode muligheter, særlig "fishing om sammar'n, da".

Men når helga kommer, er det få tilbake i leiren. Da reiser folk hjem til familie og venner, og hviler ut etter en hard arbeidsuke.

For andre kan det synes strevsomt med en slik tilværelse, men de fleste på anlegget synes å like seg godt.



Dagens problemer diskuteres, Heggen og Næverdøl.



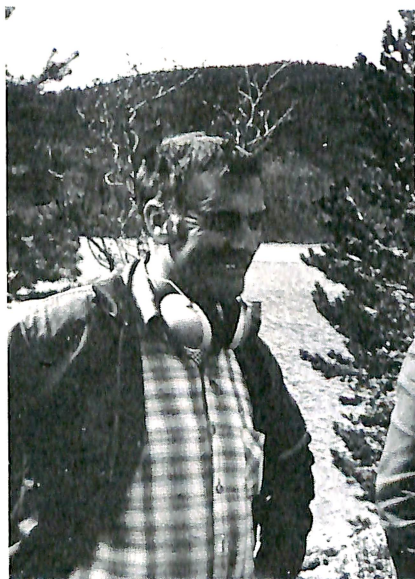
1. Formann Leif K. Larsen med glimtet i øyet.
2. Formann Martinius Kristiansen holder øye med at alt blir gjort som det skal.
3. Brøyt-kjører, Harry Mobakk, har ingen problemer med humøret.
4. Kraftig kar og kraftig verktøy, maskinfører Helge Jensen på dozerbeltet.



1.



2.



3.



4.

SYSSELSETTINGSARBEIDENE

Bildemontasjen viser noe av det som er utført ved sysselsettingsarbeid i vinter:



På rv 209, parsell Skulstad-Sand, er det blitt sprengt ut ca. 3500 m³ fjell. Bildet viser boring med håndholdte maskiner.



På rv 3 ved Storsjøen i Rendalen har en lengre strekninger med rasfarlige masser. I vinter har en begynt å sikre disse på to måter. Enkelte partier sikres ved støttemurer. På bildet ses en av murene under utførelse. Det er bygget ca. 100 l.m. støttemur. Andre partier sikres ved at netting blir boltet fast til fjellet, slik at det forhindrer løs stein fra å rase ut i vegbanen. Det er satt opp ca. 3000 m² nettingsikring.



I Fossbakken på rv 3 i Tynset er det sprengt ut ca. 14.000 m³ i en skjæring. Den siste store salven som ble avfyrt, vises på bildet. Det er også blitt bygget en mindre bru over Tunna som erstatning for en gammel hengebru som er revet, slik at riksvegen kunne bli rettet inn.

Hva andre mener om oss

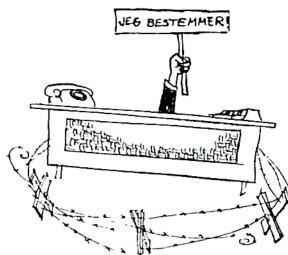
Fylkeslandbrukssjef Tor M. Bratberg



Vi synes alle at vegvesenets gjøren og laden er noe som vedkommer oss. Vi er alle trafikanter på et eller annet vis, derfor følger vi også med i de disposisjoner som vegfolka gjør. De har en samfunnsmessig meget viktig oppgave. Vegene er selve blodårene i samfunnskroppen. Men oppgaven er også vanskelig, fordi det er så mange kryssende hensyn å ta. Ikke minst kreves det en sann erkjennelse av at vegbygging er et middel for å dekke et samfunnsbehov - det er ikke et mål i seg selv å bygge veger. Store offentlige etater løper den risiko at de kan betrakte seg selv som selve samfunnet, de kan bli "en stat i staten", en navlebeskuende uhyrlighet. Jeg tror ikke vegvesenet er slik, men kanskje sliter det

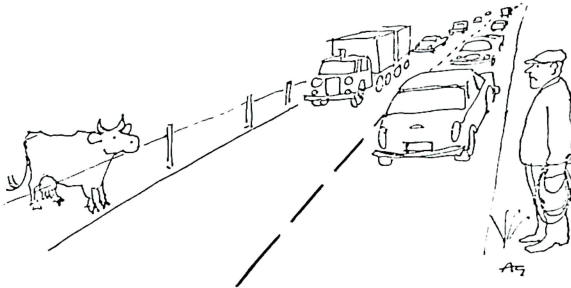
med en liten tradisjonell styggemann som sier at "dette er det bare vi som forstår".

Jeg tror at vegautoriteten i tidligere tider var nokså suveren i sine avgjørelser, det var en busemann som den alminnelige mann ikke hadde mye å stille opp mot. En professor som skulle karakterisere sitt første møte med eksperten, brukte nettopp vegingeniøren som eksempel. Sistnevnte stakk veg gjennom hagen i professorens hjem, ethvert motargument var bortkastet, eksperten - og kun han - visste hvordan det skulle gjøres. Tidene har forandret seg, men tradisjonen kan ofte være vanskelig å bekjempe.



I dag er det mange som vil være medbestemmende i vegspørsmål. Det er sikkert litt av en tålmodighetsprøve å være vegplanlegger. Vi i landbruksetaten blander oss også inn i avgjørelsesprosessen.

Nå og da må vi gå imot vegvesenets prinsipale ønsker, ikke fordi vi ikke ønsker gode veger, men fordi vi er pålagt et ansvar når det gjelder disponering av jordressurser.



Vi kan ikke være med på at nye veger skjærer gjennom fruktbare jordbruksområder og hakker opp gårdene. Vi kan ikke brødfø oss med veger, det kan vi derimot med jord. Vårt utgangspunkt er forskjellig fra vegvesenets, og da kan konklusjonene bli forskjellige. Det er en situasjon vi må akseptere. Til tross for at vi kan være saklig uenige, må vi respektere hverandre.

Vegvesenet er blitt meget flink til å forelegge planer til uttalelse. Det er klare planer med utmerket kartmateriale og gode beskrivelser. Dette, ved siden av at det nå legges fram alternative løsninger, gir et godt grunnlag for vår avgjørelse.

Det har i det hele utviklet seg et godt samarbeid mellom vegvesenet og landbruksmyndighetene på fylkesnivå. Vi håper at samarbeidet kan utbygges videre, slik at det utførende ledd ute i distriktet også søker samarbeid. Enda får vi henvendelser om at vegvesenet plasserer stikkrenner slik at grunneierne får problemer med utløp for grøfte- og flomvann. Jeg tror at slike tekniske detaljer kan løses ved et bedre samarbeid på grasrotnivå. Vi har herredsagronomer i hver kommune, og de vil kunne bistå med en plassering av stikkrennene som kan tjene både vegformål og grunneiernes interesser.

Vegvesenet oppfattes av oss utenforstående som en kjempeetat med store økonomiske og materielle ressurser, og som stadig får større og større maskiner og flere stillinger. Vi som er i de små etater, må slite både lenge og vel før vi får opprettet en ny stilling.

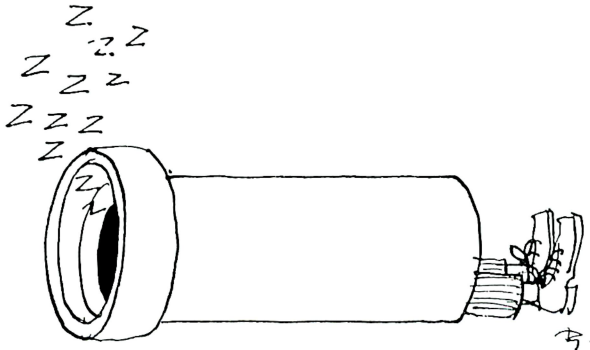
I vegvesenet synes nye stillinger å komme i hopetall. Litt misunnelse må vi da få lov å føle.

Til tross for at det nå og da kan være fristende å kritisere veg-etaten, må vi ærlig innrømme at den har gitt oss svært mye de siste 10-15 år. Vegene i fylket har etter hvert fått en standard som gjør det bedre å bo i, og distriktenes næringsliv har fått lettere adkomst for råvarer og produkter. Jeg er personlig imponert over det som har skjedd og håper at denne utvikling vil fortsette.

Jeg ønsker vegvesenet og alle dets ansatte lykke til med det fortsatte arbeid og håper at det vil være lydhør for det syn som øvrige etater og sektorer måtte forfekte. Vi offentlige ansatte er jo folkets tjenere, ikke dets herrer.

La meg til slutt komplimentere med den fine bedriftsavisen. Jeg er sikker på at den vil tjene som et godt middel i den interne kommunikasjon. I en stor organisasjon er det et meget viktig felt.

God sommer!



Problemer med utløp for grøfte- og flomvann - - ?

UKEPENDLERENS FREDAGSKVELD

Han: Anleggsarbeider Ingmar Jordet (ukependler).

Hun: Johanna Jordet (hjemneværende).

Utstyr: To kopper, teskje, kaffe, sukker + et norgesglass med leskedrikk.

Sted: Øversjødalen. Tid: Fredag, etter endt arbeidsuke.



1.fase

Han: Skål da, kone, det var trivelig å komme hjem å få slappe litt av.

Hun: Syn's du det, Ingmar, jeg tror denne skal smake godt.

2.fase

Han: Dette var virkelig godt, vi må ha en syltynn til. Det er mer i norgesglasset.

Hun (smilende): Ja, du Ingmar, du er en luring.



3.fase (noe senere)

Han: Hei å hå, kor er det vel lyst og lett her i stua-
Men i morgen skal vi
drikke det vi får i fra
kua-

Hun: Å, slik morro har vi ikke hatt siden forrige gang.

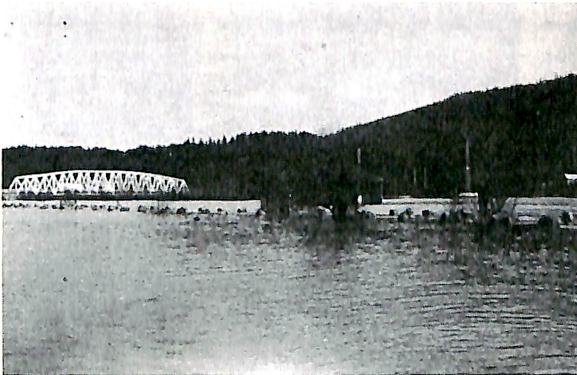
STORFLOMMEN I GLOMMA I 1934

Sivilingeniør Bjarne Sand

Under opprydningsarbeid i arkivet kom det for dagen en eske med gamle bilder. På en av konvoluttene sto det: "Flom ved Rena våren 1934, ingeniør Sand".

Bjarne Sand sluttet i vegvesenet noen år etter krigen, da han ble ansatt som kommuneingeniør i Eidsvoll.

Vi tok kontakt med Sand, som stilte seg velvillig til å skrive om flommen for HEDMARK VEGNYTT, og her er historien slik han opplevde storflommen 6. til 9. mai i 1934:



Så vidt erindres, tok jeg det siste toget som gikk fra Elverum til Rena, før jernbanen ble avstengt for mange dager, da vannet flere steder stod over både jernbanen og vegene. På Rena stod vannet over fyllingen ut mot Renabruene, og delvis også mellom disse, og truet fyllingen med utvasking.

Flommen øket etter hvert til ca. 70 cm over vegbanen. Glåma gikk flere hundre meter bred mange steder, både nedenfor Rena og oppover dalen, særlig i Stor-Elvdal, og oversvømmet store arealer med åker og eng,



hvor den la igjen sand, grus og tømmer. Skadene og arbeidet med å utbedre dem ble betydelige, i tillegg var det skader på veger og jernbane.

Følgende oppgave over vannstanden på vannmerket ved Rena kartongfabrikk er oppgitt av Vassdragsvesenet: Den 4. mai 4,95, den 6. var den steget til 6,95, og steg videre til 8,00 den 7. og til 8,25 den 8., da den kulminerte ved 1-tiden. Den 10. mai var fyllingene igjen fri og kunne passerer.

Til støtte for hukommelsen gjorde jeg en tur til Rena i juni i år, og var da så heldig å treffe to av dem som hadde vært med under flommen, Harald og Asbjørn Hermandsen. Etter en hyggelig kaffe-stund i Harald Hermandsens pene hjem, hvorunder vi utvekslet minner om opplevelsene i 1934, var vi også en tur nede på fyllingen, der flommen i år - antagelig ca. 1,5 m lavere enn dengang - nå var sunket.



Utlegging av sandsekker

Som nevnt, var det en tid kritisk for fyllingene på grunn av vannet som fosset over og truet med utvasking, da vege den gang ikke hadde fast dekke. Skulle dette skjedd, var det fare for at vannet, ved å ta vege lenger vest, kunne ha truet Rena kartongfabrikk. Dette måtte jo for enhver pris unngås, og arbeidet hermed, som besto i å anbringe plank nedlesset med sandsekker, måtte pågå dag og natt så lenge vannstanden stod over fyllingene. Sekkene ble samlet inn over hele Rena, fylt med sand og fraktet ut med båt. Under dette arbeidet var det nødvendig delvis å stå uti vannet, som gikk til langt opp på låret. (Bildet ovenfor er tatt i svingen midt mellom bruene.) Det var et slit! Men heldigvis var det et kjekt mannskap av harde karer,

Som nevnt, var det en tid kritisk for fyllingene på grunn av vannet som fosset over og truet med utvasking, da vege den gang ikke hadde fast dekke. Skulle dette skjedd, var det fare for at vannet, ved å ta vege lenger vest, kunne ha truet Rena kartongfabrikk. Dette måtte jo for enhver

som var trenet i tømmerfløtning. Verre var det med meg, som hadde sittet på kontoret mesteparten av vinteren og som også måtte uti.



Flomstenen på Skogbruksmuseet i Elverum. Strek nr. 4 ovenfra viser vannstanden under flommen i 1934.

å avløse meg med vekten. Han ga meg da faktisk ordre om å gå å legge meg. Han sendte beskjed til Trudvang hotell om at jeg, etter å ha tilbragt lengre tid i vannet og var frossen og sliten, skulle få utlevert en halv flaske cognac, som nesten i sin helhet ble fortært. Deretter sovnet jeg ved at sengebena begynte å løfte seg. Det var nok flere enn meg som kunne ha trengt denne behandlingen. Jeg ble i hvert fall ikke forkjølet, og har siden hatt en kullsviertro på denne kuren.

Arbeidet med beskyttelse av fyllingen var anstrengende og til dels ganske dramatisk. Glåma gikk gul og stri, og under brua hvor det bare var ca. 1,5 meters klaring under gurtene, fløt tømmer og rester av låver og fjøs som flommen hadde revet med seg, i ett tilfelle også med døde dyr ombord.

En morgen kom en mann og fortalte at nå holdt vestre brukar antagelig på å gi seg, da det hadde dannet seg en sprekk bak karet. Men heldigvis var det bare brua som under nattetemperaturen hadde trukket seg tilbake, så det var blitt et mellomrom ved rifleblikket.

Påkjenningen ble etter som tiden gikk, ganske stor både på mannskap og ledelse. Siste kvelden kom daværende lensmann i Åmot, Agnar Renolen, ned på fyllingen for

En oppgave fra Vassdragsvesenets hydrologiske avdeling viser at Glåma ved avlesning på Elverum vannmerke fra 1675 og til nå, har hatt samme vannstand som i 1934 (ca. 4,30 m) hele 6 ganger. I 1789 under "Ofsen" var den til og med oppe i 5,35 m, altså ca. 1 m høyere enn i 1916 og 1934. Etter hva det opplyses, hadde det da regnet i tre dager.

Vi får håpe at en slik flom ikke vil gjenta seg. Med de reguleringsmuligheter man nå har, skulle det vel være gode muligheter for å unngå dette. Men om en flom som i 1934 skulle komme igjen, håper jeg man får et varsel, så man kan være mer forberedt og slipper å improvisere slik vi måtte gjøre.

~~~~~  
~~~~~

NY PELEMASKIN

Ved Flagstad vegsentral er det laget en pelemaskin for nedslåing av rekkverkpeleler. Utstyret er oppbygd på planet av en lastebil, og modellen har vi lånt fra vegvesenet i Oppland. Etter en innkjøringsperiode er det å håpe at maskinen overtar det manuelle arbeid, og det gravearbeidet traktoren har gjort før.



På bildet ser vi de som har stått for byggingen av maskinen. Fra venstre Magnus Evensen, oppsynsmann Knut Dalby og Jens Langgård, sittende foran Sverre Gustu og Jarle Livold.

SANDSTORM OVER HEDMARK



Hvis de som ferdes etter vegene i tiden framover skulle forundres over å møte menn i en habitt som vist på bildet, så kan det forsikres at de verken er forvillede månefarere eller medlemmer av Ku-Klux-Klan. De landevegsfarende er heller ikke dumpet opp i en veritabel sandstorm i Sahara, selv om sandføyken gyver rundt disse karene. Nei, det er ganske enkelt våre sandblåse- og malelag som er i full sving med å fjerne farlig rust på stålkonstruksjonene i vegnettets bruer, før disse får en make-up av opptil flere lag maling.

Sandblåsing og maling av brukonstruksjoner er ikke noe nytt her i fylket, men mens det tidligere ble malt en bru i ny og ne, er det fra i år tatt skritt for å organisere et fast bruvedlikehold under sentral ledelse, og med brumaling som en av arbeidsoppgavene. Det er foreløpig organisert 2 arbeidslag, hvert med 2 mann, som vil kunne være i kontinuerlig arbeid med dette i lange tider framover.

Av fylkets ca. 400 riksvegbruer og ca. 400 fylkesvegbruer, er det pr. i dag registrert ca. 200 bruer i fylkets søndre del som har behov for å males. Graden av rust varierer sterkt. En del konstruksjoner er overhodet ikke malt, mens det på andre plasser er mer eller mindre rustgjennomslag i den gamle malingen.

For at maling skal være en brukbar beskyttelse mot rust, må rengjøringen av stålet utføres svært grundig og samvittighetsfullt. Stålet rengjøres først for gammel maling, rust, glødeskall etc. ved hjelp av sandblåsing. Derneft påføres ett strøk primer, to strøk grunnmaling og to strøk dekkmaling. Ved denne behandling skulle en i vårt innlandsklima ha en god rustbeskyttelse, og en vil for ettertiden stort sett greie seg med en fornyelse av dekkmalingen ca. hvert tiende år.

Det vil nok gå år før samtlige bruer i fylket har fått en fullgod rustbeskyttelse, men arbeidet er påbegynt og "sandstormen" raser videre.



RASTE- PLASSER

I distrikt 7, Trysil/Engerdal, har man i løpet av ettervinteren brukt ledige stunder til å snekre sammen bord og benker til rasteplasser. I alt er nå 21 bord og benker plassert langs Engeren og Osensjøen.

Vi får bare håpe dette blir spart for hærverk, noe som dessverre ofte forekommer med det som blir plassert langs vegen.

PÅ TUR MED SAMARBEIDSUTVALGET



Så skulle jeg, som første kvinnelige medlem av samarbeidsutvalget, få være med på møtet som skulle avholdes på Tynset den 21. mai. Det var med litt blandede følelser jeg så fram til turen, så mange menn og så bare "stakkars meg". Skitt, tenkte jeg, jeg blir med - det blir sikkert artig.

Det skulle vise seg at mine tanker var riktige. Turen var etter min mening helt vellykket. Møtet var lagt opp slik at vi skulle få en rundtur i Nord-Østerdal, Engerdal og Trysil på vegen hjem den 22. mai. Vi reiste med minibuss fra Hamar mandag formiddag, og turen gikk opp Østerdalen til Stai, over til Atna og gjennom Alvdal til Tynset. Det var da vi kom fram til Tynset, at spenningen for alvor begynte for mitt vedkommende. Hva slags folk ville komme på møtet? Kanskje det ikke ville komme noen i det hele tatt, eller ville jeg komme til å føle meg helt utenfor blant bare mannfolk? Her var min frykt helt ubegrunnet, folk kom - hele 37 stk. ble vi til slutt, og de var like koselige alle sammen. Det ble stilt en del spørsmål under møtet, men tungebåndene kom for alvor igang mens vi fortærte smørbrød og kaffe. Det ble spurt og svart fra begge kanter.

Jeg tror alle var fornøyd med møtet da det var slutt ca. kl. 22.00, kanskje særlig jeg, som hadde fått treffe mange mennesker som jeg aldri hadde sett, men derimot pratet en masse med i telefonen.

Dagen etter var det avreise fra Tynset hotell kl. 9.00, og så begynte rundturen i Nord-Østerdal, som for meg var et temmelig ukjent område. Vi besøkte den nye vegsentralen på Tynset. Derfra gikk turen til Tolga og gjennom Øversjødalen til Femunden. På denne delen av turen fortalte Moss Eriksen en del om det vi så. Haugsetvollen ble også besøkt. Her var den samme Eriksen også en fin guide. Det er rart for en som kommer fra de brede Mjøsbygder, å tenke på at mennesker kan greie seg på en slik plass, da særlig før den nye veggen kom.

Fra Haugsetvollen gikk ferden via Femundsenden ned til Engerdal, med stopp for kaffe og mat i Engerdal sentrum. Derfra gikk ferden videre langs Trysilvegen med stopp på anlegget der. Vi fikk hilse på Næverdalen og noen av hans karer, samtidig som vi besøkte brakkebyen og anlegget ellers. Derfra gikk ferden videre hjemover via Jordet, Rena og Elverum.

Siste stopp var Elverum, her var det kaffepause og takk for hyggelig og nyttig tur, før Nesmo, Myrhvang og Eriksen forlot oss som skulle videre til Hamar.

RANDI SVENDBY



Fotoglimt fra møtet.

Her er det vegmester Bjørnensen som har ordet, og de øvrige på bildet synes å følge godt med.

BARKFYLLING VED SÆTERÅA

Avd.ing. O.R. Östby

På riksveg 175 pågår bygging av 6 km ny veg mellom Disenå og Skarnes i Sør-Odal kommune. Vegen går helt utenom gammel veg, og et av problemene var kryssing av Sæteråa ved Disenå. Det er meget dårlige grunnforhold ved elva med delvis kvikk leire til 25 m under elvebunnen. Det ble derfor planlagt å legge 2 stål-



rør med 4 m diameter ved siden av hverandre i elva og legge vegen på en 5 m høy fylling over elvedalen. Kjørebanen kommer da ca. 0,5 m over maksimal flom (1934).

Etter data fra grunnundersøkelsene ble det imidlertid klarlagt at den prosjekterte utfyllingen over elva ikke hadde tilstrekkelig sikkerhet mot brudd. For å redusere belastningen på undergrunnen, ble det derfor benyttet bark i vegfyllingen. Denne ble lagt ut som en 2 m tykk kjerne inne i fyllingen med 1 m overbygningstykkelse oppå. Barken har en romvekt på mindre en 1 t/m^3 ferdig komprimert. Da barkens surhet korrosjonsmessig

kan angripe stål-rørene, og barkfylling rundt rørene vil føre til ujevn spenningsfordeling på grunnen, ble stål-rørene omstøpt med Leca-betong (cement/Leca i forholdet 1:15). Til sammen gikk det med 290 m^3 Leca-betong rundt rørene. For ytterligere å stabilisere fyllingen, ble det lagt ut motfyllinger i 2 m høyde på begge sider av hovedfyllingen i 40-50 m bredde.

I tillegg til barkfylling over elva, er det også benyttet bark i til sammen 400 m tilstøtende veg på begge sider av elva. Barken ble her lagt ut i 55 cm tykkelse ferdig komprimert med 65 cm overbygningstykkelse oppå, dette hovedsakelig for å høste erfaring med bark som fyllingsmateriale på telefarlig undergrunn.

Som det ene bildet viser, ble rørene montert på tørt land. De ble deretter heist på plass i elva med mobilkran etter at grunnen under rørene var gravd ut til ca. 1,5 m dybde og erstattet med stabile grusmasser. Vannføringen i elva var på denne tid meget liten og skapte få problemer.

Arbeidet med fyllingen over elva er nå fullført, og den virker stabil. For å kompensere for ettersetninger i barklaget, er fyllingen lagt ut med 10 cm overhøyde. Forventede setninger under fyllingen antas å bli i størrelsesorden 60 cm, men disse vil ta mange år.

Daglig leder på anlegget er oppsynsmann Erling Hagen. Arbeidet er beregnet å koste kr 230.000,- inklusive motfyllinger og steinplastringer. En bru over elva i 50 m lengde ville anslagsvis ha kostet over 1 mill. kroner.



REISEBREV

FRA TANZANIA



ARNE SAUARLIA, som er ansatt som avdelingsingeniør ved planavdelingen, har fått to års permisjon fra sin stilling i Hedmark for å arbeide for Direktoratet for utviklingshjelp (NORAD). Sauarlia er stasjonert i Tanzania, hvor han er anleggsleder for et vegprosjekt.

Arne Sauarlia har sendt oss dette reisebrevet:

Jambo Hedmark!

Jeg har nå vært her i vel tre måneder, og det er for kort tid til å kunne si at jeg kjenner forholdene her. Jeg gjør derfor uttrykkelig oppmerksom på at det jeg forteller, ikke må oppfattes som saklige, objektive eller utfyllende opplysninger, men som et førsteinntrykk som høyst sannsynlig vil forandre seg etter som tiden går.

Før utreisen gjennomgikk jeg diverse forberedende kurs i Oslo. Det er så mange slags mennesker som søker arbeid i utviklingshjelpen, og motivene kan være så forskjellige. Det kan være idealisme, eventyrlyst eller for å tjene penger. Alle som reiser ut for NORAD, må gjennomgå et slikt kurs, hvor hensikten er å få kandidatene ned på jorda. Den som tar en slik jobb med et bestemt mål for øye, vil sannsynligvis bli skuffet. Faren er da til stede for at en kan gjøre mer skade enn nytte for seg. Det har for øvrig vært en god del offentlig diskusjon om hele hensikten med norsk utviklingshjelp i den senere tid. Det var derfor med blandede følelser jeg reiste fra Norge den 17. februar.

For den som har glemt sin barnelærdom i geografi, kan jeg opplyse at Tanzania ligger på østkysten av Afrika, omtrent fra ekvator og sydover. Det er ca. 1200 km fra nord til sør, og ca. 1000 km fra kysten og innover kontinentet. Hovedstaden heter Dar es Salaam og ligger ved kysten. Reisen gikk med fly og tok ca. 13 timer.

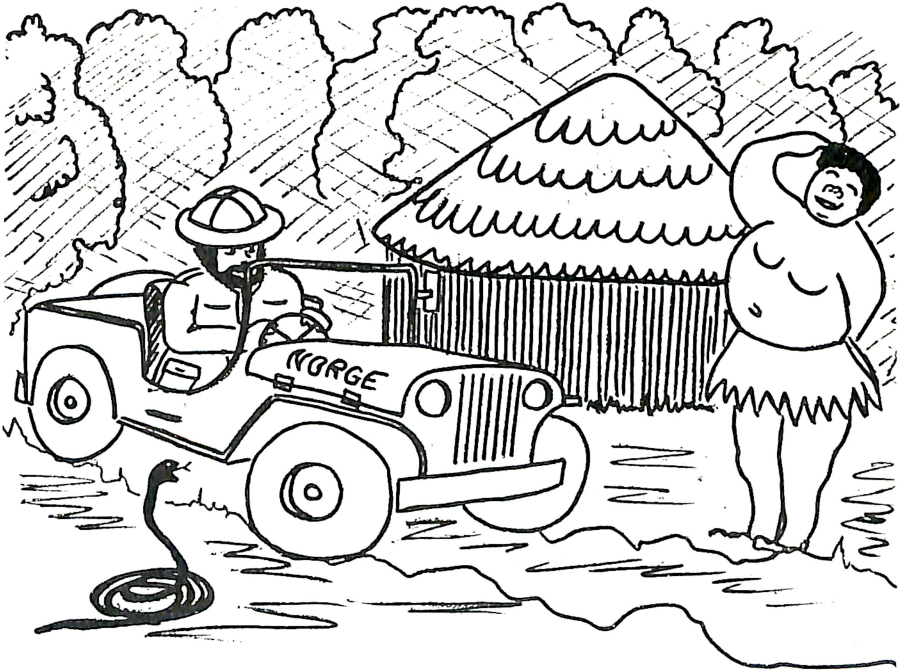
Den foregikk om natten, så det ble dessverre ingenting å se underveis. Soving ble det heller ikke noe av, så det ble å drøye tiden med rimelige drinker.

For en som ikke har vært så svært langt sønnenfor Lindesnes, var det noe til overgang slik i løpet av en natt å plutselig befinne seg i "svarteste Afrika". Det første sjokkerte inntrykket jeg fikk da jeg gikk ut av flyet, var den voldsomme varmen. 34°C i skyggen og sola i zenit er så langt fra det ideelle for en norsk viking i solid tweeddress. Når dessuten luftfuktigheten ligger tett under 100%, er det ikke lenge før svetten renner i strie strømmen. Jeg oppholdt meg i Dar es Salaam en uke før jeg dro videre til mitt permanente oppholdssted inne i landet. Noe venner en seg nok til varmen, men jeg var konstant svett, døgnet rundt, så lenge jeg var der.



Selve hovedstaden har ikke gitt meg noe positivt inntrykk. Det finnes svært få pene bygninger. Den virker rotete og vanskelig å orientere seg i. Det er ikke stil over byen. Den har liksom ingen sjarm som de fleste andre større byer har. Bortsett fra en praktfull badestrand langs Det indiske hav, er det lite byen har å by en turist. Det er mulig mine følelser for stedet er noe farget av at jeg ble frastjålet verdier for et par tusen kroner ved siste tjenestereise dit. Det stjeles svært mye fra europeere der, men det er vel for så vidt naturlig, da disse som regel er i besittelse av verdigjenstander.

Da er forholdene adskillig bedre der jeg holder til nå. Stedet heter Tukuyu og ligger ca. 900 km sør-vest for Dar es Salaam. Det er en by med 4000 innbyggere og den ligger ca. 1500 m over havet. På grunn av høyden er klimaet helt ypperlig. De siste 2-3 månedene har det kanskje vært vel mye regn. Det er dette tidsrommet, mars-mai, som er regntiden her. Regntiden varierer noe fra sted til sted i landet. Her er april verste måneden. Gjennomsnittsnedbøren for den ene måneden er 630 mm. Hvis jeg ikke er helt feil informert, regner det mer her i mars og april enn det



gjør i Bergen på et helt år. Relativt regelmessig regn er det for øvrig hele året. Dette skyldes beliggenheten i sørhellinga av et 3000 m høyt fjell, hvor fuktig, varm luft fra lavlandet blir presset opp og avkjølet.

På grunn av den rike nedbøren og gunstige temperaturer, er det utrolig frodig, og distriktet er derfor tett befolket. Det er ikke noen bestemt stamme som dominerer, men språket er eget og noe forskjellig fra det offisielle swahili. Folk virker hyggelige og omgjengelige. Bortsett fra visse språkproblemer er det ikke vanskelig å komme i kontakt med folk. Noen form for fiendskap og mistro til "den hvite mann" har jeg ikke merket. Jeg hadde visse betenkeligheter på det området før jeg dro. Forholdene kan for øvrig være ganske tøffe for europeere andre steder i Øst-Afrika.

Folk lever i utstrakt grad på naturalhusholdning, og føden består hovedsakelig av bananer, mais, bønner og diverse grønnsaker. Jeg har inntrykk av at alle får mat nok. Det er ingen utsultede mennesker å se. Kosten kan kanskje bli noe ensidig, og det er ikke sjelden å se barn som bære preg av feilernæring. Det de fleste

savner, er imidlertid kontanter til å kjøpe klær og andre forbruksvarer. Selv om de kan dyrke mer enn de spiser, er det ingen som kan kjøpe overskuddet. Dette skyldes til dels mangel på transportmuligheter, og der er det vi kommer inn i bildet.

Forholdene ligger gunstig til rette for dyrking av te i distriktet. Myndighetene har derfor satset stort på et utviklingsprosjekt på dette området med hjelp fra Verdensbanken. For eksempel er Tanzanias største tefabrikk under bygging her og ventes ferdig om en måneds tid. Nå er te et ømfintlig produkt. For å beholde riktig kvalitet, må den transporteres til foredlingsfabrikk snarest mulig etter innhøsting. Dette er ikke mulig med det lokalvegnettet som finnes i distriktet. Det er en hovedveg av "fullgod standard", mens "fylkesvegene" til dels bare er framkommelige med firehjuls-drevne kjøretøy. I regntiden er mange veger helt stengt.

Vi er ni nordmenn engasjert i dette prosjektet, og bortsett fra én kommer samtlige fra Statens Vegvesen. Vi er fire her og fire i en tilsvarende enhet i Lushoto, som ligger nord-øst i landet, samt en felles leder i "Vegdirektoratet" i Dar es Salaam.

På grunn av forskjellige startvansker har selve anleggsdriften så vidt begynt. Tiden hittil har gått med til oppbygging av verksted og lager og til planlegging. Jeg har derfor ikke tenkt å fortelle noe om vegbygging i denne omgang.

Med hjertelig hilsen

Sauarlia

~~~~~

Sauarlia vil i et senere nummer fortelle om sine erfaringer med fylkesvegutbedringer i Tanzania.

~~~~~

VERNEPRAT



Alt vernearbeid i Norge bygger på arbeidervernloven. Loven inneholder en rekke klare bestemmelser om de krav og det ansvar som er tillagt arbeidsgiver, arbeidsleder og arbeidstaker.

Fra vegvesenets side nedlegges store summer i verneutstyr. At en del av utstyret blir neglisjert av enkelte, er ikke bare å beklage, men er rett og slett uansvarlig. I overenskomstens § 17, vareklær og verneutstyr, heter det i protokolltilførsel pkt. 1: "Det er partenes absolutte forutsetning at det utleverte verneutstyr skal nyttes."

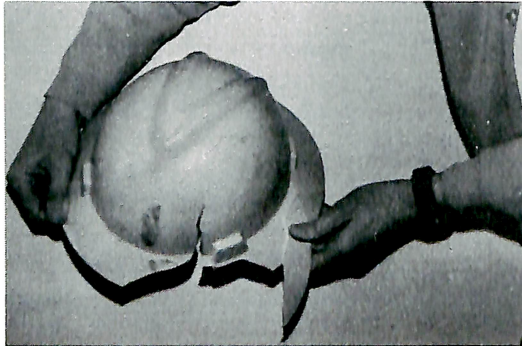
Dette er klar tale. Likevel opplever vi at det kommer inn skademeldinger om at f. eks. en tå ble knust, fordi vedkommende ikke brukte vernesko. Slike ulykker bør ikke forekomme med dagens tilbud om verneutstyr. At verneskoene til vinterbruk tidligere har vært noe mangelfulle, må innrømmes. Den nye vinterskoen som ble tatt i bruk høsten 1972 skulle derimot tilfredsstillende alle rimelige krav.

Interessant er det å sammenligne skade-statistikken for de siste to vintersesonger. Vinteren 1972 forekom 7 skader som kan tilbakeføres til fottøyet. Dette medførte til sammen 714 fraværstimer. For siste vintersesong viser skademeldingene ingen slike arbeidsulykker. Det må innskytes at sysselsettingsarbeiderne hadde en stor prosent av skadene i 1972 og at disse sist vinter fikk utlevert vernesko. Det har ikke vært praksis tidligere.

Dette skulle bevise berettigelsen av å bruke det verneutstyr som er utlevert. Selv om enkelte henger igjen med å bruke sitt verneutstyr, må det generelt sies at motviljen når det gjelder bruk av utstyret er forbi.

Ett eksempel, som ble honorert med diplom fra Vern og Velferd, er nevnte annet sted i bladet, men det finnes mange tilfelle som aldri blir kjent, der verneutstyret har reddet liv og lemmer.

Så noen ord til arbeidslederne: Vi er ikke bare interessert i skademeldinger, men også de tilfelle hvor en slapp å skrive melding fordi hjelmen eller verneskoen var på plass.



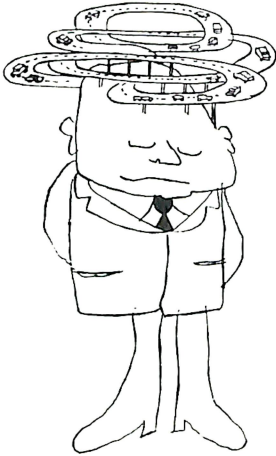
Hjelmen som bildet viser, er et eksempel på hvilken nytte den kan ha, selv om man ikke venter noe "ovenfra". Vedkommende stod ved siden av en parkert lastebil, da han fikk et illebefinnende, besvimte og falt med hodet mot kanten på bilens stigg Brett. Hvordan dette ville ha gått dersom hjelmen ikke hadde tatt av for støtet, kan man jo reflektere over selv.

Til slutt noen ord om bedriftslegeundersøkelsen. Det viser seg dessverre at enkelte av en eller annen grunn "glir unna" bedriftslegen. Dette ser spesielt ut til å gjelde ambulerende maskinførere. Skulle det være noen som mener seg uteglemt, si fra til oppsynsmannen på stedet, eller ring 26080, linje 425, Marit Bekkevold, og alt skulle ordne seg.

God sommer!

Hilsen VERNELEDEREN

TRAFIKKTEKNISK SEKSJON



I likhet med flere andre fylker, er det nå også i Hedmark opprettet en trafikkteknisk seksjon. Den begynte så smått sin virksomhet på våren i år, og består foreløpig av 5 mann.

Arbeidsområdene er mange, det kan nevnes skilting og oppmerking, behandling av avkjørselssøkander, planer for utbedring av trafikkfarlige punkter, trafikkteiling, farts-soning, ulykkesregistrering, behandling av reguleringssaker m.m. Disse oppgavene lå før under enten plan- eller vedlikeholdsavdelingen, men alt er nå overflyttet til planavdelingen, som trafikkteknisk seksjon sorterer under.

Det må regnes med noen startvanskeligheter inntil hver enkelt får etablert seg i jobben, men en håper på litt overbærenhet om det skulle ta litt lang tid med enkelte saker.



Her er de fem ved Trafikkteknisk seksjon:

fra venstre ing. Jon A. Skjønhaug, avd.ing. Trond A. Nilsen, avd.ing. Magne Smeland (seksjonens leder), avd.ing. Arne Skjølberg og ing. Sven M. Langseth.

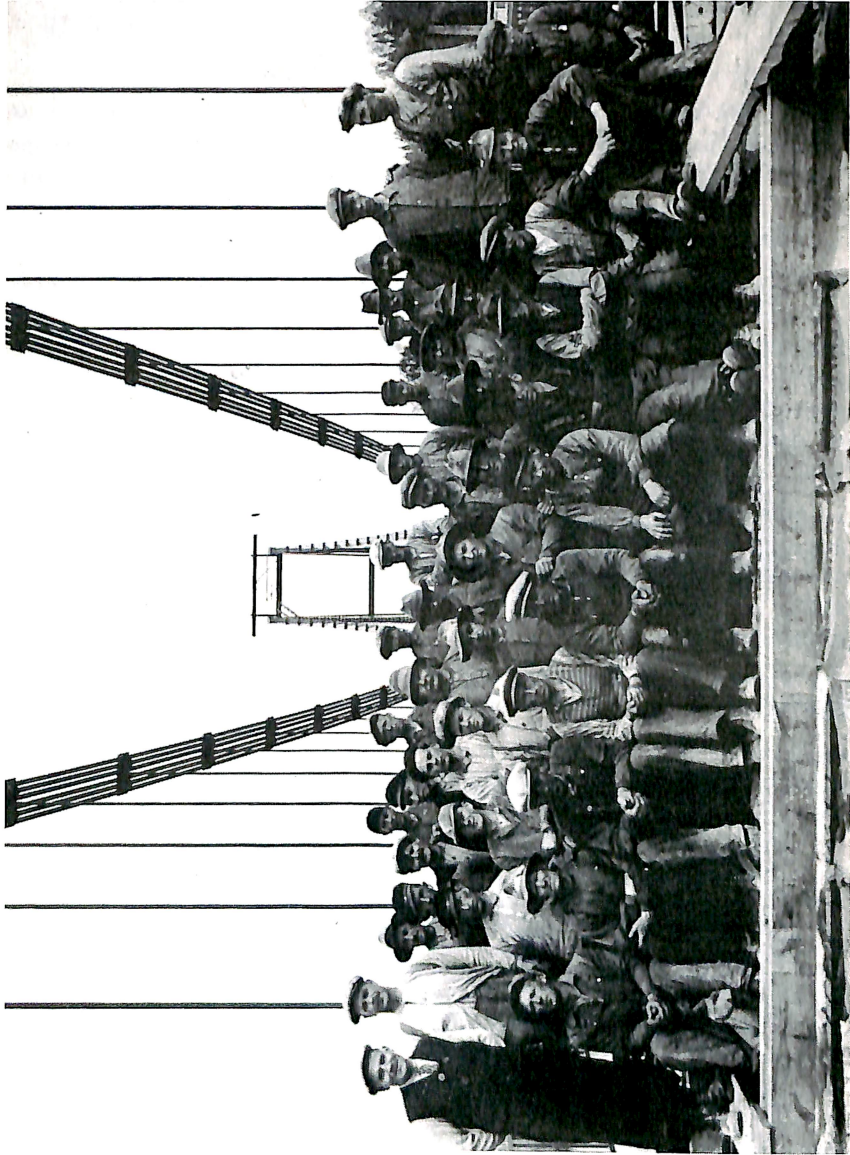
ELVERUM BRU

Vegmester Bendik Westby i Trysil har sendt oss dette bildet av arbeiderne som var med på støping av brudekke på Elverum bru i 1936:

1. rekke fra venstre: Ola Svingen, Andreas Hornsletten, Ole Fossen, Karsten Sundeng, Gudor Enger, Kåre Halbakken, Petter Vesthagen, Johan Nes, Gustav Nesbakk, Oskar Lundby.
2. rekke fra venstre: Oppsynsmann Martinus Rosenlund, Einar Even- sen, Magne Nymoene, Bendik Westby, Leif Dahl, Olaf Norby, Olger Rønningen, Otto Sletengen, Petter Hovind, Helge Stenhammer.
3. rekke fra venstre: Arne Grønbeek, Gunnar Toppen, Alfred Østby, Johan Uthus, Åge Halberg, Magnus Westby, arbeidsformann Theodor Halvorsen, Alfred Ny- borg, Alfred Håberget.
4. rekke fra venstre: H. Bjerke, Ole Brenden, Anton Lindberget, August Uthus, Oluf Bjørnsengen, Ole Nygård, Gudbrand Meljordshagen, Kristian Johansen, Karsten Innset, August Martinsen, Kristian Tangen.

Vi gjentar vår oppfordring fra forrige nummer av HEDMARK VEGNYTT om at alle som har gamle bilder fra arbeid i vegvesenet, tar kontakt med oss.





Stortingsvalget – valgplakater



Ved de tre siste valgene, og ved folkeavstemningen i 1972, har de politiske partier og grupperinger på nærmere vilkår hatt vegvesenets tillatelse til å sette opp valgplakater o.l. langs offentlig veg. Det har med andre ord vært gitt generell dispensasjon fra bestemmelsen i veglovens § 33, 2. ledd.

Det har dessverre vist seg at vilkårene ikke blir overholdt. Kravene til plakatenes størrelse, deres plassering og plikten til å fjerne plakatene blir neglisjert. Det siste har ført til en urimelig belastning på vegvesenets arbeidsprogram, grunnet oppryddingsaksjoner. En har også opplevet at en rekke reklameplakater m.v. er satt opp uten tillatelse, med den begrunnelse at det som er tillatt for de politiske partier også må være tillatt for andre.

På grunn av disse erfaringer, vil Vegdirektoratet ikke for det kommende stortingsvalg opprettholde ordningen med en alminnelig dispensasjon fra veglovens § 33. Det må således i hvert enkelt tilfelle innhentes tillatelse for oppsetting av valgplakater, transparenter o.l.

Tillatelse til å sette opp andre skilt langs riks- og fylkesveger enn de som § 33 i seg selv tillater, gis av vegsjefene.

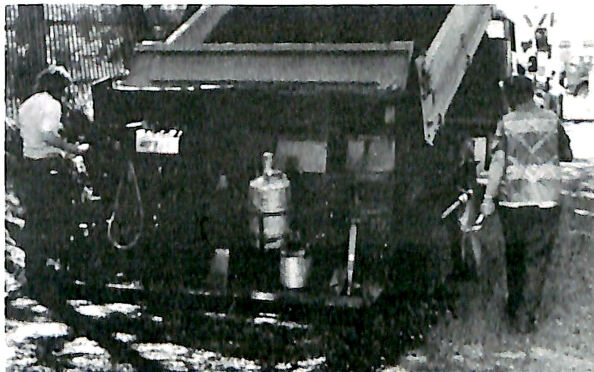
Vegdirektoratet har henstillet til vegsjefene, i forbindelse med Stortingsvalget, ikke å gi tillatelse i medhold av veglovens § 33, 3. ledd, slik at en kan unngå at valgplakater blir anbrakt innenfor 30-meters-grensen. Vegdirektoratet har videre bedt vegsjefene om, i den utstrekning det er mulig, å aksjonere mot valgplakater som på tross av bestemmelsene måtte bli satt opp ulovlig. Ulovlig oppsatte plakater på riksvegområde forutsettes fjernet omgående.

Vegsjefene er bedt om å orientere de politiske partiene. Forhåndsvarsel etter § 17 i forvaltningsloven om fjerningsvedtak for ulovlig oppsatte valgplakater m.v. anses dermed gitt. Vegsjefen kan dermed i medhold av veglovens § 36 også fjerne ulovlig oppsatte valgplakater utenfor vegområdet. Vedtak etter § 36 anses gjort i og med at vegsjefen, når valgkampen begynner, gir tjenestemennene generell instruks om å fjerne alle ulovlig oppsatte plakater o.l. Etter forvaltningslovens § 27 må det dessuten gis melding til vedkommende politiske parti når vedtaket er iverksatt.

MASKINNYTT

Utlegger

Et Oslo-firma demonstrerte i juni en kombinert asfalt/olje-grusutlegger. Kapasitet og nøyaktighet av arbeidet som ble utført, så ut til å tilfredsstille vegvesenets krav. Martin Nybakk i distrikt 4 kjørte maskinen under demonstrasjonen.



Veghovel

Samtidig ble en ny veghovel for riving av olje-grus framvist. Maskinkjører var Age Frydendal.



Det er alltid hyggelig med noe nytt, og vi håper forventningene blir innfridd.

Statsgaranterte boliglån til statsansatte

-) I samsvar med St. prp. nr. 1 (1972—73) for Finansdepartementet, kap. 1665, Boliglån (
- (til statsansatte, vedtok Stortinget 16. november 1972 å endre punkt 3 i l nreglene slik at)
- (statsansatte kan få lån til bygging, ombygging eller kjøp av egen bolig med inntil kr. 18 000 (
- (mot pant i eiendommen, prioritert innenfor 90 pst. (tidligere 85 pst.) av takstverdien.)
- (Søknader om lån som er under behandling i Statens Pensjonskasse og som berores av)
- (endringen, vil bli behandlet overensstemmende med denne såfremt lånet ikke er utbetalt for (
- (31. desember 1972.)
-) Etter nevnte endring og tidligere tillegg til punkt 5 er l nreglene nå: (
- ()
-)  1. Tjenestemenn i staten kan få boligstøtte (
- (som lån til)
- (a) innskudd i boligbyggelag, borettslag)
- (eller til aksjebolig,)
- (b) obligasjonsinnskudd i annet boligbygg,)
- (n r innskuddene er sikret ved pant i)
- (eiendommen,)
- (c) bygging, ombygging eller kjøp av egen)
- (bolig.)
-) 2. Lånene etter punkt a og b begrenses til (
- (85 pst. av innskuddet og til maksimum)
- (kr. 18 000, dog slik at låntakeren i alle)
- (tilfelle må skaffe kr. 1 500 i egenkapital.)
-) 3. Lånene etter punkt c kan gis med inntil (
- (kr. 18 000 mot pant i eiendommen, priori-)
- (tert innenfor 90 pst. av takstverdien.)
-) 4. Avdragstida skal vanligvis være 15 år. I (
- (s rlige tilfelle kan den settes til 20 år.)
-) 5. Lån kan gis til statstjenestemenn i fast)
- (organiserte stillinger.)
- (Midlertidig ansatte, engasjerte og åremål-)
- (ansatte tjenestemenn samt overenskomst-)
- ()
-) lånet, hel rsbeskjefiget personale som (
- (tjenestegjør full dag, kan få lån, når de)
- (har sammenhengende tjeneste i staten i)
- (1 år. Pensjonerte tjenestemenn f r l n)
- (på samme vilkår som aktive tjenestemenn.)
- (Det samme gjelder etterlattepensjonerte)
- (ektefeller som må fraflytte tjenestebolig.)
- (Unntaksvis kan det også gis lån til barn)
- (som må fraflytte tjenestebolig, når begge)
- (foreldrene er dode, og det foreligger)
- (s rlige grunner.)
-) 6. På samme vilkår kan det gis lån til (
- (tjenestemenn i en del blandede statlige)
- (institusjoner, når disse tjenestemenn er)
- (ansatt på samme vilkår som statstjeneste-)
- (menn og omkostningene med institusjo-)
- (nen i hovedsaken blir dekket over stats-)
- (budsjettet eller av andre offentlige midler)
- (som staten disponerer.)
- (Tjenestemenn i kommunale eller fylkes-)
- (kommunale institusjoner kan likevel ikke)
- (få lån etter denne regel.))
- ()

Søknadsskjema for lån og nærmere opplysninger kan fås ved henvendelse til vegkontoret, telefon 26080, linje 422.

NYTT **fra vedlikeholdsavdelingen**



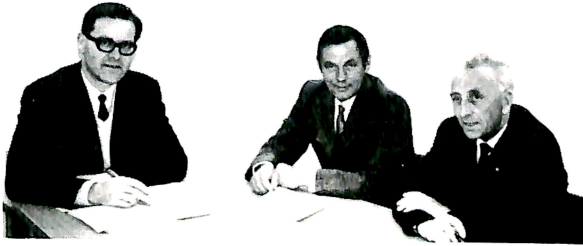
Avdelingsingeniør Arne Skjølberg har fra 1. mai gått over til trafikkteknisk seksjon.

HALVOR RUUD er ansatt som ny distriktsleder i vedlikeholdet. Ruud er leder for vedlikeholdsdistrikt 1, 2, 3 og 4 (Ringsaker, Vang, Løten og Stange).

Avdelingsingeniør Konrad Broen har overtatt som distriktsleder i Nord-Østerdal, foruten at han også er tillagt distrikt 5, 6 og 7 (Elverum, Åmot, Trysil og Engerdal).

Avdelingsingeniør Erling Husby er distriktsleder for Våler, Åsnes Brandval, Kongsvinger, Eidskog og Odalsbygdene, dvs. distriktene 8, 9, 10 og 11.

Inntaksrådet



For tilsetning av arbeidere som er nevnt i overenskomstens § 1, punkt 5, er oppnevnt et Inntaksråd med tre medlemmer. Rådet skal bestå av vegsjefen eller den han bemyndiger, en oppsynsmann og en tillitsmann for arbeiderne.

På bildet ovenfor presenterer vi Inntaksrådet for Hedmark, fra venstre kontorsjef Torgils S. Jensen, sjåfør Reidar Furuseth og vegmester Jon Sund.



TA DET MED RO -

5 minutters verneprat

NÅ TIL SOMMEREN

Ja, karer, nå nærmer sommerferien seg og jeg, for min del, har også allerede begynt å planlegge. Og det har sikkert dere også. Det kan bli fjellet, kysten eller hytta. Det kan også bli tale om anstrengheter og strabaser av forskjellig art til lands, ved svømming eller i båt til sjøs.

Naturligvis har ikke jeg noe å si om hvorledes dere skal ordne dere med ferien. Men dere tar vel imot et eller to velmente vink om sommerferiens farer og fristelser.

Det kan nok være så, at de fleste av dere vet like mye om disse ting som jeg. Men erfaring viser at det er noen iblant som kan ha bruk for en påminnelse om at nye og uventede forhold under sommerferien kan bidra til at man avslutter den på sykehuset eller ennå verre.

De risikoer som gjør seg mest gjeldende er følgende fire:

1. Overanstrengelser.
2. Trafikkfarer.
3. Solstikk.
4. Drukning.

Det kan sies og skrives bøker — og det er også gjort — om hver av disse risikoer, og det gis mange gode råd, som stort sett kan sammenfattes i en eneste setning:

«TA DET MED RO»

Nettopp, det er akkurat hva gamle «doktor sikkerhet» anbefaler om en vil holde vanskene på avstand. Bruk moderasjon når det gjelder anstrengheter, under kjøring på land og på vann, under soling og svømming.

Dette hørs kanskje litt lettvent ut. La oss derfor se litt mere på de fire risikomomenter.

Alle vet naturligvis at det lett kan forekomme at man overvurderer sine krefter under sommerlivets strabaser. Alle har vært utsatt for overanstrengte muskler og overanstrengelsers følger, under sport eller lek, under fotvandring, under for tunge byrder. Men de fleste glemmer at det kan få alvorlige følger om man går omkring med et uoppdaget strakt hjerte f. eks.

Derfor skal man alltid ta det litt rolig, iallfall til å begynne med, presis som den erfarne idrettsmann gjør det når han tar til med treningsperioden. Tenk på at din form kanskje ikke er så god, at du til å begynne med kanskje er litt «los i fisken». Begynn med små tak med nødvendig formforbedring for øye. Da sparer du deg selv for mange plager og redder kanskje livet.

Aldri ellers er det slik trafikk på veiene som under sommerferien. Og da er det bare én måte for sikker ferdsel på veier som er fylt av kjøreautomatorer, som iblant ikke kan skjelve mellom bremsen og et hull i veibanen. Under slike forhold gjelder det å «ta det med ro», holde farten nede og i det hele kjøre som om alle andre du moter på veien er slette kjørere og trafikanter. Det er i alle fall mange av dem, og du kan komme ut for mange vansker om du ikke sørger for å ha en passende sikkerhetsmargin.

Så kort som sommeren er hos oss er det ikke underlig at vi søker å få mest mulig ut av solens lys og varme. Vel, det er bra. Men «ta det med ro» igjen. Begynn med litt ad gangen, slik at du passerer veien til den ønskede brunfarge uten solbrenthet og sårhet. Går det for fort blir dine lidelser store. De kan du spare deg selv for ved «litt ad gangen».

Også når det gjelder sikkerheten til vanns er verneregulene mange og ulike. Men også her gjelder det å «ta det rolig». Svøm ikke ut på dypet, og ikke for langt ut, selv om du kanskje har god grunn til å mene at det ikke overstiger dine svømmeevner. Det er ikke alltid at tilliten er berettiget. Bad aldri alene. De fleste virkelig svømmedyktige skulle jo kunne det. Men mange andre ting kan spille inn og da er det bra om hjelp er tilgjengelig.

«Ta det med ro» etter at du har spist, vent helst minst en time etter måltidet før du går i vannet.

For ferdsel til vanns gjelder også styrings- og trafikkregler, som du helst bør ha satt deg inn i. Ror du, så gjelder det også å unngå overanstren-

gelse utover din form. Dum lek i kano har gitt sørgelige resultater. Og det vil være fint om du har lært deg f. eks. «munn til munn-metoden» hvis vannet blir ditt vesentlige sommerelement.

Vel karer, jeg vet jo at det meste av det jeg nå har sagt er vel kjent av de fleste av dere, men er det ikke — har vi ikke sett eksempler for det her på arbeidsplassen — også velkjent at man er sterkt tilbøyelig til å glemme en god regel iblant, til å overvurdere egne evner til å klare seg, til å undervurdere risikoer.

Derfor gjentar jeg «ta det med ro» hva du enn tar til med under ferien og velkommen tilbake til jobben med helse og lemmer i behold.

Sterk innsats i årets HOLMENKOLLSTAFETT



Søndag 13. mai ble det meget omtalte "Vårens vakreste eventyr" arrangert. Vegvesenets bedriftsidrettslag stilte for første gang lag, og kom fra det med både æra og helsa i behold.

Etter at manager O.P. Reiersen hadde samlet og dels overtalt 15 vårkåte karer, ble treninga igangsatt like over påske. Noe sent ifølge ekspertenes mening, men det var stor framgang å spore på hver trening. Vekslinger ble innøvd, og taktiske planer ble vurdert og revurdert. Lagets motto:

"Det viktigste er å delta og å unngå sisteplassen."

Stafettdagen startet med regn, men det var opphold under selve løpet. Garderobeplass var tildelt i Turnhallen like ved Bislett, og vi var på plass allerede ved 10-tida om morgenen, selv om vår klasse ikke skulle starte før kl.13.25. Det ble rikelig tid til spising - hvile - oppvarming, og som vanlig - nervøs stemning før start med tendens til kødannelse ved toalettene.

Første etappe skulle H. Øvergård ta seg av. Den var på tre runder inne på Bislett, og ved startstreken stod 52 urolige kropper. Vår mann la seg taktisk klokt i de bakre rekker, for å "jobbe" seg framover etter hvert. Vi vekslet med hele ni lag bak oss, og så bar det ut i Oslos gater. Vi løp i like drakter, og en måtte rope og til dels skubbe seg fram ved hver veksling på grunn av trengsel. Men alle løp det de var gode for, og de fleste hadde den kjente rødfargen i fjeset, var stivbeinte, og med et matt gisp ble stafettpinnen levert til neste mann. Siste-mann stormet i mål til oppgitt tid 1 time 14 sek. og en hederlig 43. plass.

Vi hadde ni lag bak oss hele tida. Ved gjennomgåelse av løpet ble det påstått at ingen var blitt forbiløpt og mange hadde løpt forbi andre lag. En hadde passert tre, en annen fem osv. Vi skulle teoretisk ha vært nr. 30, men her var avvik mellom teori og praksis. Vel, den offisielle resultatliste er nok korrekt, derom hersker ingen tvil.

- - - - -

Ps.

Neste år skal vi starte treninga mye tidligere, for felles mening gikk ut på at dette burde gjentas. Ds.



På bildet sees laget:

1. rekke fra venstre - S. Buviken, S. Leiknes, A. Solberg, J.E. Gjelten, L. Enget, H. Øvergård.
2. rekke fra venstre - H. Westerheim, T. Strøm, J. Livold, T. Teksum, H. Ruud.
3. rekke fra venstre - M. Berget, O.P. Reiersen, S.Andreassen, O. Dobloug.





PERSONALIA

NYANSATTE:

Trond A. Nilsen, avdelingsingeniør, tiltrådt	1. april
Ellen Linna, kontorassistent, (Bilkontrollen, Kongsvinger) "	2. mai
Jostein H. Bø, maskinfører	16. mai
Jon Brend, vedlikeholdsarbeider ... "	21. mai
Juul Jensvoll, maskinfører	21. mai
Bjørn Thorsen, ingeniør	1. juni
Olav Thingstadberget, hjelpemann .. "	13. juni
Erling Peistorpet, maskinfører "	25. juni

Vi ønsker de nye velkommen, og håper de vil finne seg godt til rette på sin nye arbeidsplass.



VI GRATULERER følgende medarbeidere, som i løpet av sommeren og høsten passerer åremålsdager:

60 ÅR

Anleggsarbeider Martin Stenseth, Hernes	21. juli
Anleggsarbeider Johan Bergersen, Skotterud .	17. august
Vegvokter Leif K. Sjølien, Os	12. september

50 ÅR

Hjelpearbeider Leif Berglund, Sagstua	24. mai
Lagerformann Sven Sørensen, Tynset	13. juli
Maskinfører Sigurd Fjeld, Tobøl	20. juli
Maskinfører Hein Meljordshagen, Flisa	20. august
Vegvokter Rolf Westfjeld, Grinder	22. august
Maskinfører Sigurd Rønningen, Rena	4. september
Sjåfør Birger Strømsås, Tynset	7. september
Vegvokter Johan Sagen, Ådalsbruk	8. september
Vegvokter Olav Enoksen, Atna	23. september



GÅR OVER I PENSJONISTENES REKKER:

Vegvokter Edmund O. Søyby, Løten, slutter	31. mai
Lagerarbeider Sigurd K. Nybakk, Stange, slutter	30. juni
Vegvokter Ole H. Elgaaen, Drevsjø, slutter	31. juli
Vegvokter Ludvig Brodal, Vang H, slutter	31. august

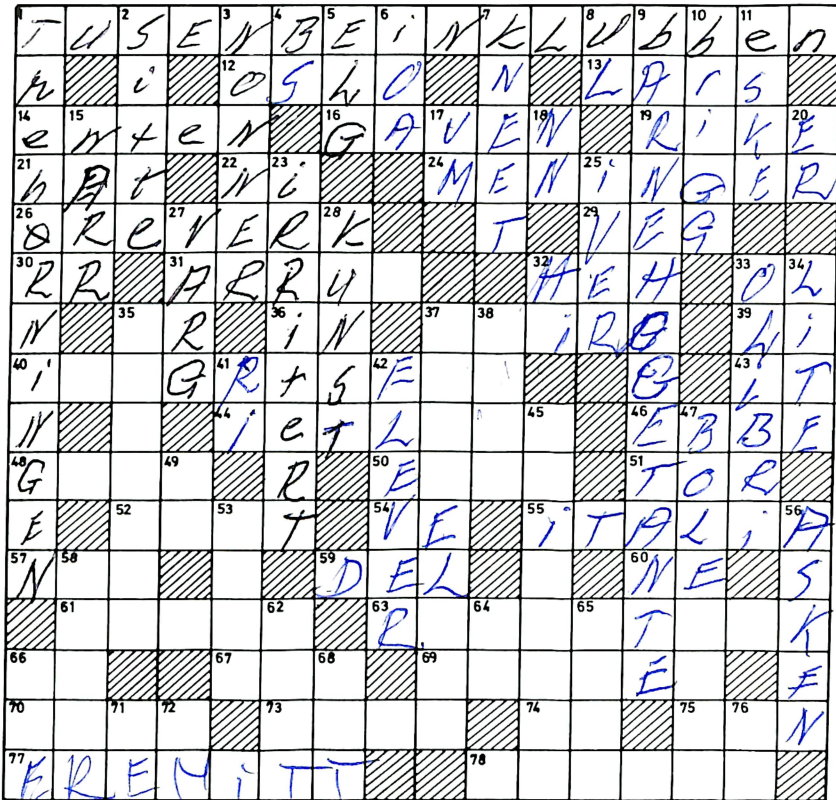
Vi sender disse vår hjerteligste hilsen og takk for lang og trofast tjeneste i vegvesenet, og ønsker dem mange og lykkelige år som pensjonister.



VANNRETT	LODDRETT
1. Æresforening i Vern og Velferd	1. Vegkryss i Vang
12. Hovedstad	2. Ikke ligge
13. Mannsnavn	3. Kvinner
14. - eller	4. Konsonanter
16. Sted i Ringsaker	5. Stort dyr
19. Land	6. Bibelsk person
21. Følelse	7. Legemsdel
22. Tall	8. Lyd
24. Oppfatninger	9. Yrke
26. Smerte	10. Drink
29. Ferdselsåre	11. Emballasje
30. Like konsonanter	15. Latterlig figur
31. Mannsnavn	17. Mesterskap
32. Pronomen	18. Nils Nilsen
33. Mesterskap	20. Eksisterer
35. Tre	23. Amper (feilskrevet)
36. Gripe	25. Glød
37. Ikke praksis	27. Rovdyr
39. Åsside	28. Ku- smykke
40. Skrevet	32. Hus
43. Sjarm	33. Fugl, k.....
44. Støtte	34. Ikke mye
46. Fjære	35. Sadisme
48. Sjømann	37. Hyggelige
50. Mannsnavn	38. Tære
51. Mannsnavn	41. Sporte
52. Brensel	42. I skolen
54. Akk o ..	45. Mål
55. Land	47. Hussøkende
57. Elv	49. Retning (omv.)
59. Part	53. Hår
60. Nils Eriksen	56. Avfallet
61. Fett	58. Beholdere
63. Avfall	62. Draft
66. Gammel hest	64. Plate (omv.)
67. Mann	65. Hans (omv.)
69. Farget	66. Trene
70. Håndtak	68. Reise (omv.)
73. Kvadrat	71. Ikke (omv.)
74. Den gang	72. Mesterskap
75. Vokaler	76. Kraftsats
77. Ensom person	
78. Oppførsel	

KRYSSORD

Det er ingeniør Pål Brandtzæg, anleggsavdelingen, som har laget kryssordoppgaven denne gang.

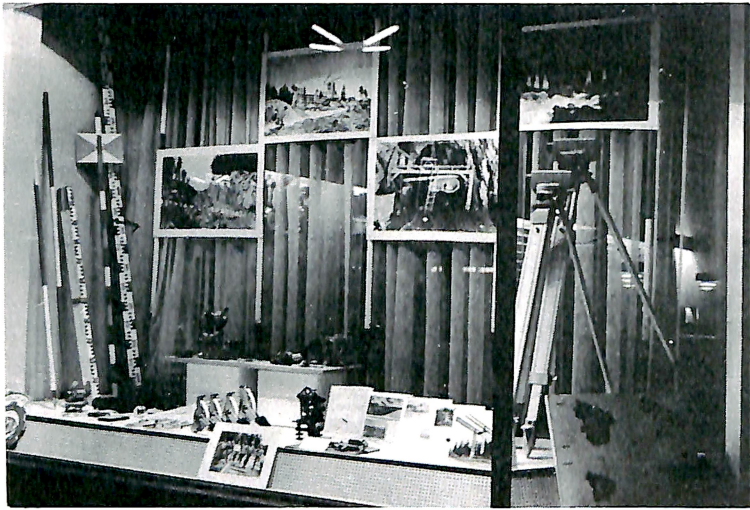


Løsningen sendes Hedmark Vegnytt, Vegkontoret, 2300 Hamar, innen 1. oktober 1973. Merk konvolutten "Kryssord".

Sendt av:

VEGVESENET var også med -

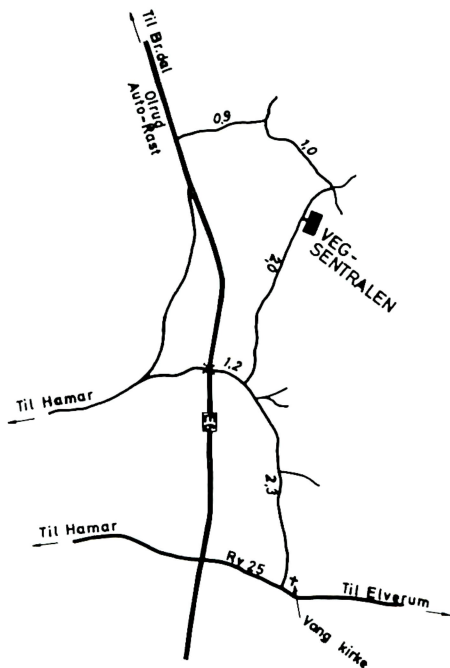
En optisk forretning i Hamar hadde i vår salgsuke for teknisk utstyr og instrumenter. Vegkontoret ble forespurt om vi, for å vise utviklingen, kunne supplere utstillingen med gamle instrumenter.



Ved vegkontoret har en samlet gamle ting av ymse slag i påvente av et vegmuseum, og av dette ble det utlånt en gammel kikkert og en enda eldre vrede, samt nye og gamle bilder fra vegvesenets virksomhet. I utstillingsvinduet var det opplysninger om hvor instrumenter og bilder var utlånt fra, og etter det vi har fått opplyst, var det fra publikum mye spørsmål omkring de ting vegvesenet hadde bidratt med.



Flagstad Vegsentral



Det er ofte spørsmål om vegen til vegsentralen på Flagstad.

Vi håper at denne kartskissen kan være til hjelp.

For de som kommer øst- og sydfra er Vang kirke et godt holdepunkt, og for de som kommer fra nord skulle Olrud Auto-Rast være et fint "landemerke".





10 regler i vernearbeid.

1. Ta ingen unødige sjanser.
2. Hold alltid vern på plass.
3. Bruk ikke utstyr o. a. uten tillatelse.
4. Husk alltid å følge vernereglene.
Hvis tvil, spør arbeidslederen.
5. Husk at gal bruk og dårlig vedlikehold av håndverktøy forårsaker ulykker og skader.
6. Sørg for godt fotfeste ved løfting.
7. Driv ikke med grov spøk, det kan forårsake store skader.
8. Pass på at arbeidsklærne er egnet for jobben.
9. Ta hånd om de nyansatte og hjelp dem til trygge arbeidsvaner.
10. La selv de minste sår og rift få førstehjelpsbehandling.

Vern og Velferd